

WHO ย้ำทั่วโลกเผชิญการเสียชีวิตและบาดเจ็บบนถนน ไทยยังสูงเป็นอันดับ 1 ในอาเซียน

องค์การอนามัยโลก พร้อมผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนร่วม แถลงข่าวรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2018 นับเป็นฉบับที่ 4 นับตั้งแต่ปี 2552 โดยข้อมูลได้จากการประมวลผลและรวบรวมจาก 175 ประเทศรัฐสมาชิกและย้ำชัดว่า ทั่วโลกยังห่างไกลที่จะบรรลุเป้าหมายทั้งข้อกำหนดของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนปี 2011-2020 และการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ปี 2030 ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่ง

นายแพทย์แดเนียล เอ. เคอร์เทสซ์ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย กล่าวถึงรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2018 ระบุว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคน ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเหล่านี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จักรยานและคนเดินถนน ขณะที่สถานการณ์ในประเทศไทยพบมียอดผู้เสียชีวิตสูงถึง 22,491 คน เท่ากับเสียชีวิต 60 คนต่อวัน เป็นตัวเลขที่สูงเกินกว่าจะยอมรับได้ โดย ร้อยละ 74 ของผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนในประเทศไทยนั้น เป็นผู้ขับขี่ยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ท่ามกลางการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จาก 19 ล้านคันเป็นกว่า 20 ล้านคัน ดังนั้น รัฐบาลไทยและผู้มีส่วนรับผิดชอบทุกฝ่าย อาทิ ผู้สร้างถนน ผู้ผลิตยานพาหนะ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ภาคประชาสังคม สถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา และสื่อมวลชน ร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นความสำคัญกับเยาวชนและรถจักรยานยนต์ให้มากขึ้น



นายแพทย์แดเนียล เอ เคอร์เทสซ์ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

เนื่องจากการบาดเจ็บจากการชนบนถนนเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่คร่าชีวิตเด็กและเยาวชนทั่วโลก ในประเทศไทย ผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนส่วนใหญ่คือผู้ที่มีอายุ 15 ถึง 29 ปี คนวัยหนุ่มสาวไม่ควรเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสในขณะที่เดิน ขี่จักรยาน หรือขี่มอเตอร์ไซด์ เราจำเป็นต้องปกป้องเยาวชนเพราะพวกเขามีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในการเดินทางในชีวิตประจำวัน เพราะการชนบนถนนไม่ใช่อุบัติเหตุแต่เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประเทศไทยสามารถพัฒนามาตรการป้องกัน และแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศที่จำเป็นต่อการช่วยเหลือชีวิตผู้คนที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยภาวะผู้นำที่เข้มแข็งและการลงทุนที่เหมาะสม ควบคู่ไปกับความมุ่งมั่นในการลดอุบัติเหตุและการตาย ครอบคลุมทั้ง 5 เสาหลัก ได้แก่ เสาหลักที่ 1: การจัดการความปลอดภัยทางถนน มีการจัดตั้งคณะกรรมการศึกษาการจัดตั้งสถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งนับเป็นก้าวสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

เสาหลักที่ 2: ถนนและการเดินทางปลอดภัย มีการปรับปรุงทางหลวงชนบท โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน ซึ่งส่งผลลดการเสียชีวิตจากการชนบนทางหลวงชนบท นอกจากนี้ยังมีการนำวิธีตรวจสอบและประเมินระดับความมาใช้กับถนนสายใหม่และถนนสายที่มีอยู่เดิมเพื่อบรรลุมาตรฐานสากล เสาหลักที่ 3: ยานพาหนะปลอดภัย มีการผลักดันนโยบายเพื่อการติดตั้งระบบเบรค ABS สำหรับรถจักรยานยนต์โดยใช้หลักฐานเชิงประจักษ์ และการลงทุนติดตั้งระบบ GPS สำหรับรถตู้สาธารณะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกกว่า 300,000 คัน เพื่อติดตามเวลาและความเร็วในการขับขี่ เสาหลักที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยผ่านกฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่นั่งเบาะหลัง และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์สูงสุดในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ที่อายุน้อยหรือเป็นมือใหม่หัดขับ และเสาหลักที่ 5: การดูแลหลังเกิดเหตุ ประเทศไทยได้แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จอย่างยิ่งในด้านการดูแลหลังเกิดเหตุ ส่วนหนึ่งเนื่องจากมีหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานและประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นายแพทย์วิทยาชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลก และโรงพยาบาลขอนแก่นด้านวิกฤตบำบัดและอุบัติเหตุ กล่าวว่า ประเมินการการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของประเทศไทยในรายงานปี 2018 คือ 22,491 รายคิดเป็น 32.7 ต่อแสนประชากร ลดลงจากรายงานปี 2015 ที่มีประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิต 24,237 รายคิดเป็น 36.2 ต่อแสนประชากร และลดลงจากรายงานปี 2013 ที่มีประมาณการการเสียชีวิต 26,312 รายคิดเป็น 38.1 ต่อแสนประชากร ที่ผ่านมามีประเทศไทยได้รายงานจำนวนผู้เสียชีวิตโดยรวมจากฐานข้อมูลใบมรณบัตร ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิตต่ำกว่ารายงานขององค์การอนามัยโลกมาก แต่ในรายงานฉบับล่าสุดเราส่งข้อมูลบูรณาการจาก 3 ฐานข้อมูล คือจากฐานข้อมูลกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิต 21,745 ราย ซึ่งใกล้เคียงกับรายงานประมาณการผู้เสียชีวิตขององค์การอนามัยโลกมาก คือ 22,491 ราย



**นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ผอ.ศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลก และรพ.ขอนแก่น ด้าน
วิกฤตบำบัดและอุบัติเหตุ**

ทั้งนี้ อัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทย ลดอันดับจากอันดับที่ 2 ในรายงานปี 2015 เป็นอันดับที่ 9 ในรายงานฉบับล่าสุด แต่การเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยเราก็คงยังเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย อันดับ 1 ใน ASEAN และอันดับ 1 ใน SEARO (บังคลาเทศ, อินเดีย, อินโดนีเซีย, ศรีลังกา และไทย) โดยเฉพาะสัดส่วนการเสียชีวิตจากเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยนั้น สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก คือ 74.4% แต่หากตัดประเทศ Cook Island ซึ่งมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ 80.0% แต่มีประชากรเพียง 17,379 คนและประเทศ Maldives ซึ่งมีสัดส่วนการเสียชีวิตที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ 75.0% แต่มีประชากรเพียง 427,756 คน ไทยจะเป็นประเทศที่มีสัดส่วนการตายจากรถมอเตอร์ไซด์มากเป็นอันดับ 1 ของโลกและเพิ่มขึ้นจากรายงานปี 2015

“เป็นที่น่าสังเกตว่าตั้งแต่ปี 2015 จากรายงานการเสียชีวิต 3 ฐานของกรมควบคุมโรค พบว่าการเสียชีวิตของคนไทยจากภัยบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี คือเพิ่มจาก 19,960 รายในปี 2015 เป็น 21,745 ราย ในปี 2016 และเป็น 22,864 รายในปี 2017 ซึ่งแสดงว่าสถานการณ์ของภัยบนท้องถนนของไทยยังอยู่ในภาวะวิกฤต องค์การอนามัยโลก ได้ประเมินและให้ข้อเสนอแนะว่าหากจะแก้ปัญหาในเรื่องนี้ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เราจำเป็นต้องเร่ง

จัดตั้ง Lead Agency หรือองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่มีบุคลากรมืออาชีพทำงานเต็มเวลา มีงบประมาณ และมีอิสระในการดำเนินงาน เพื่อประสานการดำเนินการและการกำกับติดตามเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ” นายแพทย์วิทยา กล่าว

นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) กล่าวว่า อันดับที่ลดลงของประเทศไทยถือเป็นสัญญาณที่ดีว่าการดำเนินงานที่ผ่านมาเริ่มประสบความสำเร็จ ส่วนหนึ่งเกิดจากความตื่นตัวของภาคประชาชนและสื่อมวลชน จะเห็นว่ามี การนำเสนอข่าวและคลิปอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง จนทุกภาคส่วนตระหนักถึงปัญหา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากจำนวนการเสียชีวิตที่ลดลงนั้น ยังคงสูงมากกว่า 30 คนต่อแสนประชากร โดยเฉพาะการตายในกลุ่มจักรยานยนต์ซึ่งสูงเป็น อันดับ 1 ของโลก ดังนั้น รัฐบาลไทยโดยเฉพาะรัฐบาลใหม่ต้องให้ความสำคัญ ทั้งนี้ จากการที่ ศวปถ. ดำเนินการจัดทำโพลล์สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเดือน พ.ย. - ธ.ค. ที่ผ่านมา พบว่า ประชาชนเห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นประเด็นเร่งด่วนที่ต้องการให้รัฐบาลใหม่ วางนโยบายดำเนินการจัดการปัญหาอย่างจริงจังและเป็นระบบ



นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

โดย 10 อันดับนโยบายพรรค ที่คนไทยอยากเห็นในด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

1. อุบัติเหตุที่มีคนตาย ต้องมีการจัดการอย่างเด็ดขาดกับพฤติกรรมอันตราย ได้แก่ ย้อนศร ฝ่าไฟแดง ชนแล้วหนี แชนงไหล่ทาง
2. ต้องมีการจัดการทางเดิน พุศบาท ทางม้าลาย ที่ปลอดภัย
3. ต้องมีรถสาธารณะที่สะดวก ทัวถึง และปลอดภัย
4. ถนนต้องปลอดภัย มีระบบตรวจสอบความปลอดภัยที่ดี จุดเสี่ยงซ้ำซาก โค้งร้อยศฟ ต้องได้รับการแก้ไขและหมดไป
5. ยกเลิกสินบนนำจับ นำเงินค่าปรับมาเป็นกองทุนเพื่อจัดหาอุปกรณ์และทุนการจัดตั้งศาลจราจร
6. มอเตอร์ไซค์ต้องได้รับสิทธิในการเดินทางที่ปลอดภัย เช่น เลนจักรยานยนต์ เป็นต้น
7. อุบัติเหตุที่มีคนตาย ต้องตรวจแอลกอฮอล์คนขับชื้ออย่างเท่าเทียมเป็นธรรม
8. รัฐบาลต้องมีการประเมินผลงาน รายงานต่อสาธารณะและสภาผู้แทนราษฎร
9. กำหนดให้รถรับส่งนักเรียนฟรี (รัฐอุดหนุน) เป็นสิทธิพื้นฐานในการเดินทางไปโรงเรียน
10. คุ้มครองเหยี่ยวา ผู้เสียชีวิตประกันจ่ายชดเชยไม่น้อยกว่า ศพละ 1 ล้านบาท

นายสุรัชย์ เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่ 1 กล่าวเสริมว่า ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนไทย เป็นหนึ่งในประเด็นที่ สนช. ให้ความสำคัญ และเห็นว่าสิ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จได้นั้น คือการบูรณาการทำงานเชื่อมโยงร่วมกันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยที่ผ่านมาได้เริ่มทดลองงานความปลอดภัยเรื่องแรกเมื่อสองปีก่อนคือรณรงค์ให้หลีกเลี่ยงทางให้รถพยาบาลกู้ชีพฉุกเฉิน ได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายจนเป็นกระแสของสังคมที่ต้องปฏิบัติช่วยกันบนถนนก่อนจะถูก Social Media เอามาประจาน จากนั้นได้รณรงค์แก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับและกองทุนเลขสวย ด้วยการแข่งขันส่งคลิปความเสี่ยงบนถนนจากกล้องหน้ารถ ช่วยกระตุ้นสังคมในการติดกล้องดังกล่าว และการช่วยตามหาคนกระทำผิดกฎจราจรที่นำสู่การเกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเชื่อมประสานกับองค์กร PACTS (Parliamentary Council for Transport Safety) ประเทศอังกฤษ เพื่อส่งคนไทยศึกษาแลกเปลี่ยนกลไกการผลักดันความปลอดภัยจากฝั่งรัฐสภา อีกทั้งยังเห็นถึงความจำเป็นในการผลักดันให้เกิดองค์กรหลักที่รับผิดชอบเรื่องนี้ในประเทศไทย และการเร่งมาตรฐานการสร้างถนนสามดาวขึ้นไปตาม IRAP (International Road Assessment Programme) รวมทั้งการติดตั้งระบบGPS เพื่อคุมความเร็วและระยะเวลาขับขี่ มาตรฐานรถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ควรติดตั้งระบบเบรค ABS ควบคู่กับการฝึกขับขี่ปลอดภัยก่อนได้รับใบอนุญาต ที่สำคัญต้องสร้างจิตสำนึกและปลูกฝังพฤติกรรมเมาไม่ขับ ขับไม่โทร ง่วงไม่ขับ การขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด การใช้หมวกและเข็มขัดนิรภัย รวมไปถึงการใช้ที่นั่งสำหรับเด็กเล็ก เหล่านี้ล้วนเป็นงานเร่งด่วนที่ไทยต้องแสดงการเป็นผู้นำ ชวนประเทศในภูมิภาคนี้ขยับไปพร้อมกัน

“มั่นใจเสมอว่าการบูรณาการประสานงานเพื่อป้องกันการเกิดบาดเจ็บบนถนนและช่วยเหลือยามฉุกเฉิน เป็นกลไกสำคัญในการแก้ปัญหาของประเทศโดยไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง และทุกรัฐบาล ทุกสภา ล้วนมีหน้าที่ต้องผลักดันมาตรการที่ได้ผลให้เกิดการลดเจ็บตายโดยเร่งด่วน แม้วันนี้อันดับของประเทศไทยจะลดลงเป็นอันดับ 9 ตาม” นายสุรชัย กล่าว